

# CIVIC

PRESS INFORMATION 2021.8.5

---

# 自由な移動の喜びが生活と人生にさらなる可能性をもたらす、Powered By Honda の象徴。

シビックは、1972年に「世界市民のベーシックカー」として誕生し、およそ半世紀にわたって代を重ねてきました。その間、クルマを取り巻く環境は大きく変わり、シビックもまたコンパクトクラスからミドルクラスへと成長を遂げました。そうした変遷のなかでも常に世界中の人々から支持されてきたのは、シビックがHondaの思想を体現した、まさに「Hondaそのもの」と呼べる存在だからだと考えています。

創業以来、大切にし守り育んできた「人中心」の開発思想は、操る喜びや先進的なデザイン、優れた居住性や快適性、そして、時代に先駆けた環境性能や安全性能としてシビックに凝縮され、Hondaのクルマづくりの方向性を指し示してきました。そしてそれは、自由な移動の喜びを世界の人々と分かち合うというチャレンジの歴史でもありました。なぜなら、自由な移動の喜びが人々の好奇心を掻き立て、生活の幅を広げ、ひいては人生にさらなる可能性をもたらすと信じるからです。

Hondaは、「人中心」の開発思想ですべてを磨き上げ、11代目シビックを完成させました。シビックが、これからも世界中で愛していただけるクルマであるために、Hondaが、世界中の「意志ある誰か」のパワーであり続けるために。



## CONTENTS

CIVIC is ...	.....P2
Ambition	.....P3
Concept	.....P4
STYLING	.....P5
INTERIOR	.....P11
DYNAMIC PERFORMANCE	.....P18
FUNCTION	.....P26
SAFETY	.....P31
主要装備	.....P38
主要諸元/環境仕様	.....P39



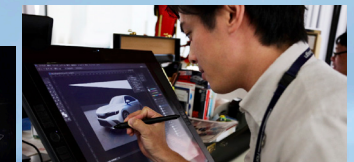
## 親しみやすさと特別感を兼ね備えた、シビックらしさの新たな体現。

新型シビックの開発にあたって考えたことは、“現代におけるシビックとはどうあるべきか”ということでした。歴代の歩みを振り返りながら、ふと思出したのは「一服の清涼剤」という言葉です。初代に向けられたこの言葉は、シビックが単なる移動の道具ではなく、爽やかな体験をもたらす特別なクルマであることを言い表していました。それを大切に受け継いできたからこそ、シビックはHondaを象徴するモデルへと成長しました。導いた答えは、新型シビックをいまの、そして、これからの時代にふさわしい「一服の清涼剤」にすることでした。

インターネットが行き渡り、SNSが当たり前となった現代を生きるわたしたちは、情報に対する高い感度を備えています。多くの人々が、自身の社会的責任や評価に敏感であると同時に、自然体の自分を魅力的に発信したいとも考えています。さまざまな国で行ったりリサーチからそう結論づけたわたしたちは、親しみやすさと特別感を兼ね備えることで、社会と自分が気持ちよくなる、爽やかなクルマをつくり上げることができると思いました。

日本の市街地から欧州の高速道路まで「操る喜び」を感じられる走り、洗練されたスタイリング、開放感のある室内空間、そして、細部まで行き届いた質の高い仕上げ。それらのすべてが、運転する人だけではなく乗る人すべてを爽快にし、新しい体験や豊かな人生を後押しし、喜びを拡大してゆく。新型シビックが、そうした存在になることを願っています。

■開発の様子



新型シビック開発責任者

**佐藤 洋介** さとう ようすけ

本田技研工業株式会社 四輪事業本部  
ものづくりセンター チーフエンジニア

1998年、本田技研工業(株)入社。3代目USオデッセイ、クロスロード、2代目インサイトの車体設計を担当。初代ヴェゼル、11代目シビックの車体設計LPL代行を経て、同・開発責任者を務める。趣味は旅行とジョギング。愛車は初代ヴェゼル。



## 「人中心」の開発思想ですべてを磨き上げ、乗る人みんなのこころを解き放つ、爽快シビック。

コンセプトを「爽快シビック」に定め、さらに、「爽」の字に含まれる「人」と「快」を強調することで、“人の気持ちよさや楽しさ”を徹底追求しながら開発を推進。Hondaのクルマづくりの根幹である「人中心」の開発思想をより深く掘り下げ、デザイン、ダイナミック性能、ヒューマン・マシン・インターフェイス(HMI)のすべてを、スペックには表れない感性領域にまで踏み込んで磨き上げました。流れるようなプロポーションと開放的なインテリア、運転しやすく操る喜びに満ちたダイナミック性能、そして、視線・動線・触感に配慮した心地よい仕立てが、乗る人みんなに爽快な体験をもたらします。

### 【達成手法】

#### ■デザイン：流れるようなプロポーションと開放的なインテリア

低重心・水平基調でシンプルかつ丁寧につくり込んだ流れるようなプロポーションと、「爽やかな朝」をテーマにつくり上げた開放的なインテリアで、見る人乗る人すべてに爽快を感じさせるデザインを完成。

#### ■ダイナミック性能：運転しやすく、クルマと対話するかのようドライブが楽しめる、質の高い軽快感

先代モデルが確立した新次元の操る喜びをベースに、運転しやすく、ドライバーの意志に限りなく忠実に応えるダイナミック性能を実現。市街地から高速道路までさまざまなシーンで軽快かつリニアな走りを楽しめます。

#### ■ヒューマン・マシン・インターフェイス(HMI)：人とクルマが爽快につながるインターフェイス

キャビン全体を人とクルマをつなぐインターフェイス空間とらえて開発。「瞬間認知・直感操作」を徹底したドライビング空間をはじめ、各席乗員の視線・動線、手に触れる部分の気持ちよさにまで配慮することで、乗る人みんなが爽快にクルマとつながれるインターフェイスを実現。



親しみやすさ

Approachable

×

特別感

Speciality



## STYLING

親しみやすく、それでいて  
特別な走りを予感させるたたずまい



## 走る楽しさ、爽快な生活を予感させる、流れるようなプロポーション。

走る楽しさを想像でき、爽快な移動や生活の拡がりまでも予感させるクルマ。それが、エクステリアデザインのめざす姿でした。そこで、デザインコンセプトを「Sokai Exterior」に定め、パッケージやインテリアデザインの開発担当者と共有。走りの質や開放的な室内が感じられ、その魅力が色褪せることのないデザインを追求しました。もっとも重視したのがプロポーションです。流れるようにスムーズなフォルムを基本に、タイヤがしっかりと路面をつかむグッドスタンスによって走りのよさを表現。同時に、ベルトラインを低く水平に設定することで、開放的な室内が外から見ても感じられる構成としました。また、面質やキャラクターラインを徹底的に吟味し、数値では表せない感性領域のクオリティを向上。ひと目で魅力が感じられ、なおかつ、長く乗り続けたいようなデザインをめざしました。



パッケージ担当

**小林 慧** こばやしけい

広いガラスエリアとゆとりある室内は、歴代シビックが大切に受け継いできた価値です。開発では、3代目ワンダーシビックの開放的なキャビン参考に、先代の持つロー&ワイドな骨格を進化させながら、すべての席で「爽快」が感じられる空間をめざしました。これからシビックに出会うお客様はもちろん、昔からシビックを愛してくださるお客様にも共感いただける気持ちよさを実現できたと思います。



エクステリアデザイン担当

**浅野 一磨** あさのひとまる

シビックは、生活にずっと溶けこむ、家族の一員のような存在であってほしいと思っています。新型シビックを迎えてくださるお客様に「爽快な生活」を届けたいという思いで開発にあたりました。流れるように美しいプロポーションと開放的なキャビン、そして運転の楽しさ。ぜひ、見て触って運転して、わたしたちがめざした「爽快シビック」を体感していただきたいと願っています。

### ■開発プロセス

#### 第1ステップ：プロポーションを磨き上げる

歴代シビックのデザインをさまざまな角度から研究し方向性を検討。サイドウィンドウが描き出すグラッシィキャビン、上下に薄いボディセクション、という構成を新たな発想と技術で磨き上げ、シビックらしさを受け継ぎながら爽快で美しいプロポーションを追求しました。



#### 第2ステップ：プロポーションの美しさを際立たせる

サイドパネルやルーフラインなど、すべての外板を細部まで吟味し、プロポーションの美しさをあますことなく表現。停車中のたたずまいはもちろん、走行中の見え方においても、力強く質の高い走りを感じさせるデザインをめざしました。



#### 第3ステップ：感性に訴える仕上げ

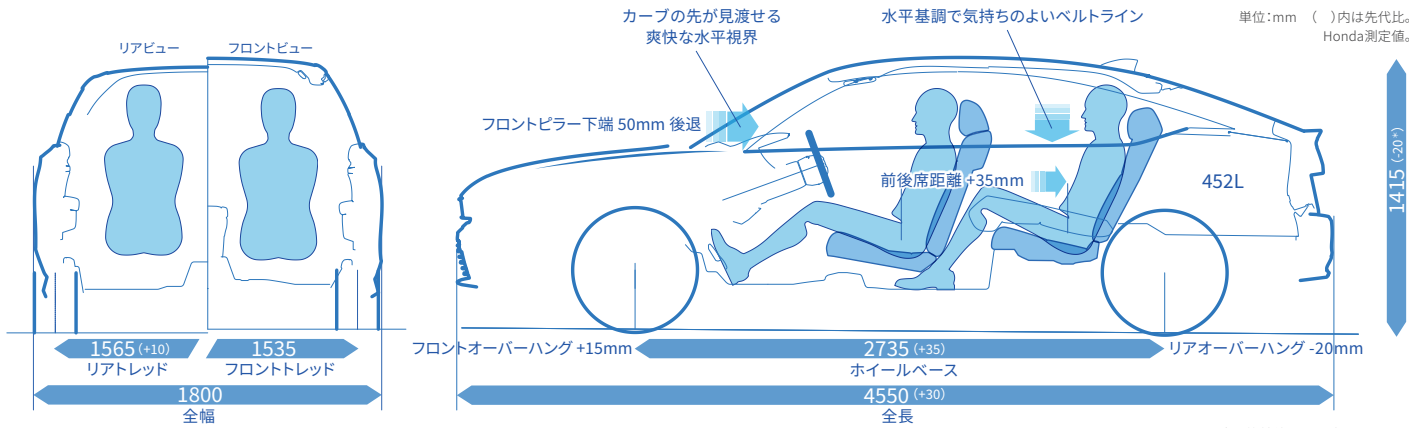
さまざまな環境下にクレイモデルを持ち込み、各部品の成形や組み付けの確からしさを検証。美しいプロポーションがそのまま再現されることを確認し量産に移行しました。





## 走りのプロポーションを進化させた、爽快パッケージ。

### ■ディメンジョン

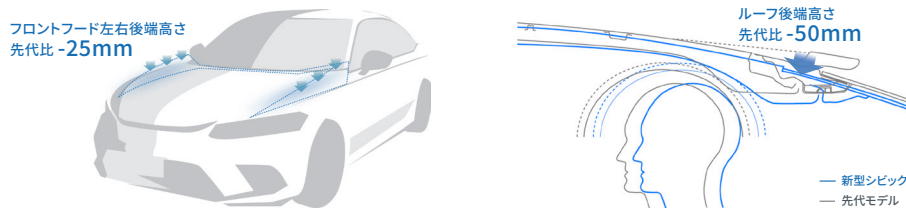


\* アンテナを含む比較値。ルーフ高さは-5mm。

先代モデルが確立したスポーティーな基本骨格をさらに進化させました。ホイールベースを35mm、全長を30mm延長する一方、リアオーバーハングを20mm短縮。リアトレッドを10mm拡大することで、のびやかでありながら、より安定感のあるスタンスを実現しています。また、ホイールベースの延長により、前後席の距離を35mm拡大し後席居住性を向上させました。

### 低重心スポーティーフォルム

サイドウィンドウの下端が描くベルトラインを低く水平基調に設定。フロントフードの左右後端は先代モデルに対し25mm低くしました。ルーフ後端は、テールゲートヒンジのボリュームを削減することで、後席ヘッドクリアランスを先代モデル同等としながら、ヒンジ付近のルーフ高さを50mm<sup>※1</sup>低減し、リアエンドまでスリークな傾斜を実現。これらにより、低重心スポーティーフォルムを創出しています。



### 大きく使いやすいラゲッジスペース

リアオーバーハングを短縮しながら荷室容量を32L<sup>※2</sup>拡大。荷室と荷室下収納を合わせラストストップレベル<sup>※3</sup>となる452L<sup>※4</sup>の大容量を実現しました。荷室には、先代モデル同様に9.0型のゴルフバッグが3個<sup>※5</sup>、カーゴエアーカーブ下に収納可能。荷室下収納は42Lの大容量を確保し、常備したい荷物の収納や、汚れ物を分けて積みたい場合などに活躍します。開口部は、最大幅に加え、使用頻度の高い手前部分の幅を拡大。さらに、テールゲートの開閉軌跡を先代モデルに対し37mm短縮<sup>※6</sup>するなど、積み降ろしのしやすさも大きく向上させました。



※1 先代モデルのルーフスポイラー位置での比較。Honda測定値。

※2 LXの場合。荷室と荷室下収納の合算値による比較。Honda測定値。

※3 2021年8月現在。Cセグメントの主要なハッチバック車。Honda調べ。

※4 LXの場合。荷室と荷室下収納の合算値。Honda測定値。

※5 形状・サイズ等によっては積載できない場合があります。

※6 リアタイヤを基準としたHonda測定値。

## 流れるようなプロポーションが解放感あふれるドライビング体験を物語る、Sokai Exterior。

### ■爽快な走りを予感させるクーペライクなサイドビュー



ルーフ高さのピークを先代モデルに対し前方に設け、後方に向かってスムーズに傾斜させることで、クーペを思わせる流れるようなフォルムを創出。ボディサイドは、フロントフードからリアエンドまで水平基調を低く一気につなげることで、低重心で伸びやかなクーペイメージをさらに強調し、力強く爽快な走りを予感させています。



LX

(ベルリナブラック+切削クリア)



EX

(ベルリナブラック+ダーク切削クリア)

### □18インチアルミホイール(全タイプ)

シンプルな構成とし、スポークの切削面を張り出させることで、奥行き感のある立体アルミホイールを完成させました。切削面の塗装を変えることで、同一の造形でありながら、LXは軽快なイメージを、EXはスポーティーさと上質感を際立たせる表現としています。

### ■シャープでスポーティーなフロントビュー



精緻感のあるハニカムパターンのアッパーグリルとヘッドライトを、上下に薄いシャープなデザインで構成。バンパー左右を伸びやかな造形とすることでワイド感を強めました。下部はロアグリルと左右ガーニッシュを大胆な「ハ」の字で構成。スタンスのよいスポーティーなフロントビューを完成させました。

### ■どっしりと地面に張りつく印象のリアビュー



テールゲート一体型のリップスポイラーを採用し、リアコンビネーションランプとともに低く配置。リアタイヤをより外側に張り出させることで、地面に張りつくような力強いリアビューを実現しています。

## 感性に訴える上質な仕上げ。

### ■灯体



シャープ、かつ、ボディーサイドとの一体感を強めた水平基調ヘッドライト

上下に薄いシャープなヘッドライトを水平基調に配置し、ボディーサイドへの連続性を表現しました。ベルトラインやサイドキャラクターラインとの強い一体感がダイナミックな走りのイメージを創出します。灯体はインラインタイプの9灯フルLEDを先代モデルから踏襲。ハイビームユニットをセンターに配置することで、非点灯時にも精悍さと表情を感じさせるデザインとしています。また、アダプティブドライビングビームをHondaとして初めて採用するなど、デザインと機能を高い次元で両立させました。



「C」ライングラフィックをスリーク、かつ、ワイドに進化させたリアコンビネーションランプ

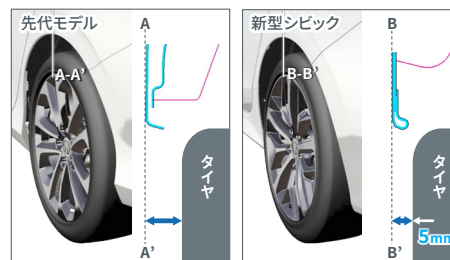
特徴的な「C」ライングラフィックを先代モデルから踏襲。スリーク、かつ、ワイドなデザインに進化させました。リッド側ランプの上下まで光らせることで夜間走行時にもロー&ワイドな印象を与えます。

### ■外観品質



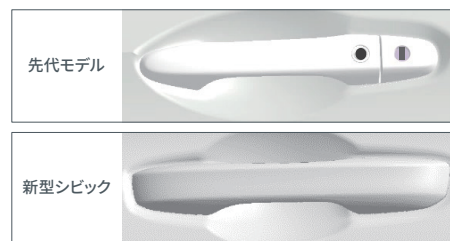
#### スムーズなルーフライン

ルーフサイドの溶接にレーザーブレイズ技術を採用。モールのないクリーンなルーフラインを実現しました。さらに、テールゲートハッチを樹脂製とし、形状自由度を生かして断面形状を適正化することで、ルーフからリアエンドまでスムーズにつながる見え方を実現しました。また、樹脂製テールゲートハッチの採用により、先代モデルに対しハッチ単体として約20%の軽量化を達成しています。



#### ワイドトレッドと美しい外観を実現したホイールアーチヘミング処理

リアホイールアーチに、端末を180°折り曲げて接合するヘミング処理を採用。タイヤを片側5mm外側に張り出させ、リアトレッドを10mm拡大しました。同時に、ホイールアーチとタイヤのクリアランスを短縮することで一体感の強いロー&ワイドフォルムを創出しています。



#### シンプル&クリーンなアウトードアハンドル

タッチセンサーの採用により施錠用ボタンを廃し、さらにエマージェンシーキー用の鍵穴をドアハンドルで隠すことで、ボタンや分割線が一切ない美しいドアハンドルを実現しました。エマージェンシーキー用の鍵穴は、ハンドルを引くと現れます。



スポーティーさと高いクオリティを際立たせる、厳選の5カラーラインアップ。



**プラチナホワイト・パール**  
上品な深みと輝きを感じさせるホワイト



**クリスタルブラック・パール**  
漆黒にパールがきらめく、ニュアンス豊かなブラック



**ソニックグレー・パール**  
グリーンパールがきらめく、力強いソリッドライクなグレー



**プレミアムクリスタルレッド・メタリック**  
クリアな輝きの中に深みのある、特別なレッド



**プレミアムクリスタルブルー・メタリック**  
クリアな輝きの中に深みのある、特別なブルー





## INTERIOR

移動の時間を  
爽やかで心地よい体験に変える室内



## 最高に爽やかな一日のはじまりを提供する、Fine Morning Interior。



一日を新鮮な気分  
スタートできる  
**清潔性**

テンポよく  
タスクがこなせる  
**リズム**

心地よい  
五感への  
**刺激**

視覚的ノイズの少ない爽やかなインテリアを追求。クリーンなインストルメントパネルや水平基調のエアアウトレットなど、デザインと機能を細部まで徹底的に吟味することで、一日を新鮮な気分スタートできる清潔感をめざしました。

置きたいモノが置きたい場所に置き、望む動作がストレスなくできる室内を追求。上位モデルと同じシフトレバー並列配置のドリンクホルダーをはじめ、見やすさ・使いやすさを徹底追求することで、テンポよくタスクがこなせる機能的室内をめざしました。

運転に不可欠なスイッチ類にも爽快さを求めました。押す、引く、回す、それぞれの操作に最適な形状を吟味したうえで、触感やフィードバック感までを徹底的に磨き上げ、先進の上級家電やICT機器に匹敵する操作感をめざしました。

朝が爽やかなら一日を気持ちよくすごせる、という感覚は多くの人に共通することでしょう。インテリアがめざしたのは、その爽やかさをシビックの室内で提供することでした。そこで、爽やかな朝が何によってもたらされるのか、実際に検証することから開発をスタートしました。検証に選んだ場所は米国カリフォルニア州のサンタモニカ。小振りの一軒家を借りて滞在すると、まず、リビングに差し込む朝の光の美しさに驚かされます。通勤途中のカフェで振る舞われた炭酸水に心地よい刺激を感じる一方、車内のちょっとした分割線や面の折れが気になるなど、早朝は人間の感覚が敏感であることに気づかされました。こうした体験から、爽やかな朝に欠かせない要素として、「清潔性」、「リズム」、「刺激」を抽出。最高に爽やかな一日のはじまりを提供する、Fine Morning Interiorをコンセプトに、その実現をめざしました。



インテリアデザイン担当  
**小川 泰範** おがわ やすのり

インテリアは人とクルマを結ぶインターフェイスそのものだと思います。であるなら、運転に不要なカットラインや面の折れを徹底的に排除し、シンプルでクリーンな室内をめざしたいと考えました。しかし、シンプルであることがゴールではありません。運転して感じる爽快な視界、動作を妨げないレイアウト、スイッチ類の小気味よい操作感、それらすべてを融合させて、Fine Morning Interiorを完成させました。



CMF (Color Material Finishing) 担当  
**渋谷 恭子** しぶや きょうこ

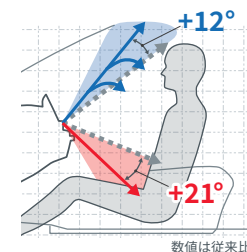
感覚的な言い方ですが「爽やかな朝の空気感」を創り出すことが目標でした。華美に飾り立てるのではなく、シンプルでありながら質が高く親しみやすい、たとえば軽快なスピーカーから感じられる爽快感です。そのうえで、朝の心地よい刺激となるアクセントとして、シート表皮や加飾パネルをデザインしました。新型シビックの室内で、ぜひ、確かめていただきたいです。

## 視覚的ノイズを最小限に抑えたクリーンインテリア。



### シンプルでクリーンなインストルメントパネル

不要なカットラインを極力排除する一方、面の曲率や角度を徹底的に吟味し、シンプルでありながら質の高さを感じさせるデザインを追求。窓への映り込みはもちろん、インストルメントパネルに落ちるフロントピラーの影にまで配慮し、ノイズの少ないクリーンなインストルメントパネルを実現しました。



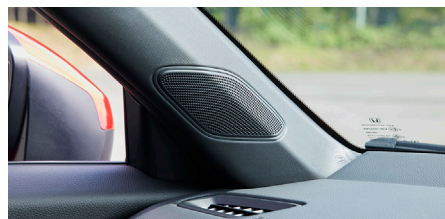
### クリーンな見え方と優れた配風性能を両立させたパンチングメタルのエアコンアウトレット

薄くワイドな開口とし、表面にハニカムパターンのパンチングメタルパネルをしつらえました。インストルメントパネルとの一体感が強く、すっきりとした先進的なデザインです。内蔵した新開発のフィン構造により、従来エアコンアウトレットに対し配風角度を上下ともに拡大。冷風が顔に直接当たらないよう頭上に配風したり、温風を膝上に直接配風したりすることも可能です。



### すっきりデザインのアップーコンソール

アップーコンソールとHonda SENSING用フロントワイドビューカメラのカバーを連続感のあるデザインとし中央に配置。すっきりと落ち着いた見え方としました。



### ピラーと一体デザインのオーディオスピーカー開口

ドライバーの視界に入りやすいツイーターをフロントピラーと一体デザイン。すっきりとした見え方としています。



■シートデザイン



素材の特性に合わせ、デザイン性と機能性を高い次元で両立させた2種類のフロントシート

タイプに合わせ2種類のコンビシートを開発しました。ウルトラスエード®を用いたEXのコンビシートは、ショルダー部をゆったりとした形状とし、おらかさと上質感を表現。ファブリックを用いたLXのコンビシートは、ショルダー部をすっきりとした形状としたうえ、メイン部にストライプアクセントを施し、軽快な印象を与えました。シートフレームにはHonda最新のボディースタビライジングシートを採用。デザイン性と機能性を高い次元で両立させています。

シンプルで飽きのこないデザインのリアシート

フロントシートとの統一感を重視しながら、不要な線を排除したシンプルなデザインとしました。また、表皮を背もたれの背面上部まで回し込むことで、荷室側からの見え方もすっきりとさせています。



■インテリアコーディネート



EX: 高揚感がにじみ出るブラック×レッド内装(コンビシート: プライムスムーズ×ウルトラスエード®)

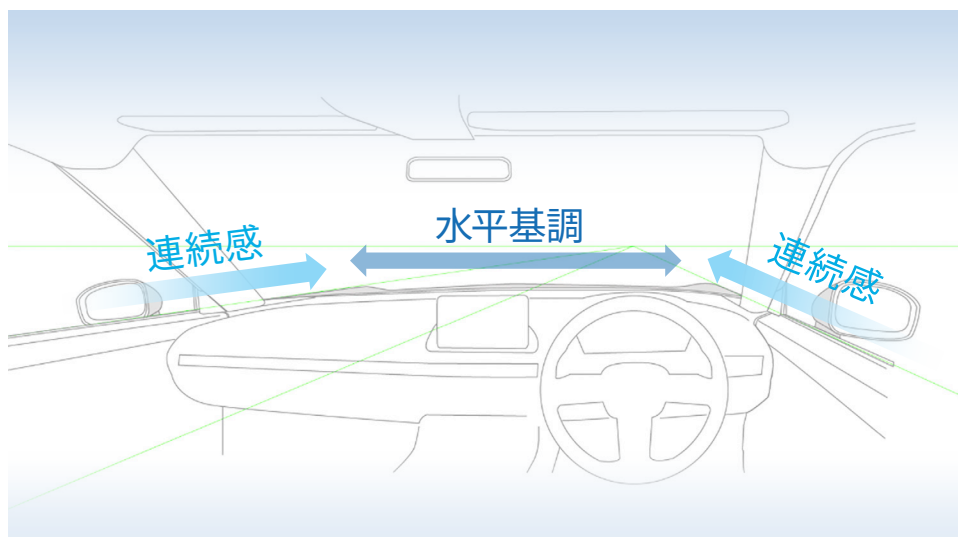
フロントシートにはウルトラスエード®とプライムスムーズによるコンビシートを採用。パーフォレーションから表皮下の赤がのぞくメイン材に加え、シートサイドやステアリングホイールなど随所に赤ステッチを取り入れました。フロントドアライニングや足元のアンビエントランプがスポーティーさをさらに際立たせます。



LX: 軽快&カジュアルなブラック内装(コンビシート: プライムスムーズ×ファブリック)

メイン部に、縫い合わせではなく、一枚の布でシームレスにストライプを表現したファブリックを採用。サイド部をプライムスムーズとし、軽快でスポーティーなデザインとしました。

■爽快視界



運転しやすい前方視界

カットラインや面の折れを極力排除したデザインに加え、水平基調を連続的に見せることで運転のしやすさを向上させました。フラットなインストルメントパネルを、ストレートなベルトラインやフェンダーと連続した見え方とし、直進時はもちろん、旋回中にも自車のロール状況や進行方向を把握しやすくしています。

●ドアミラーのスキンマウント化による優れた視界連続性  
 ドアミラーをドアのアウトターパネルに設置することで、フロントピラーとミラーの間に隙間を設けました。交差点などで歩行者が視認しやすく、また、ベルトラインとフロントフェンダーの視界連続性を高めることで、自車の状態を把握しやすくしています。



ワイドな水平視野角

フロントピラーの下端を先代モデルに対し50mm後方に設定することで水平視野角を拡大。低いフロントフードとあいまって左右まで抜けのよい前方視界を提供します。

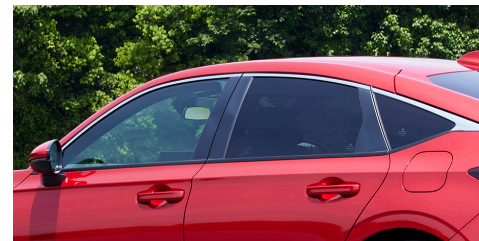


※ 水平視野角は日本人男性の平均的アイポイント高でのHonda測定値。

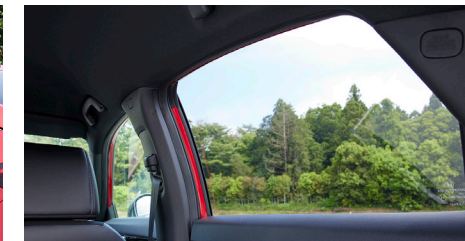
爽快感を高める6ライトキャビン

リアクォーターウィンドウを新たに設け、ボディー両側で計6つの窓を備えた6ライトキャビンとしました。明るく爽やかな室内を実現し、運転席からの良好な後側方視界も獲得しています。後席視界は、サイドウィンドウの下端を低く設定したうえ、センターピラーをすっきりした見え方とすることで爽快感を向上。

□6ライトキャビン(片側3ウインドウ)



□後席視界





## テンポよくタスクがこなせ、心地よい五感への刺激を提供するインテリア。

### ■上質で使いやすいセンターコンソール

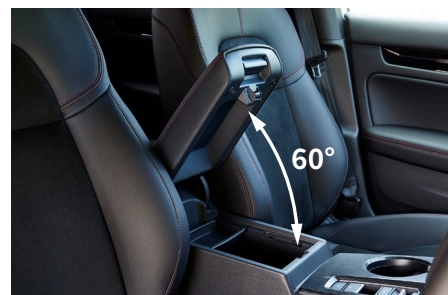


#### シフトレバー並列配置ドリンクホルダー (CVT車)

2つのドリンクホルダーをシフトレバーと並列に配置。限られた全幅のなかで上位モデル同等のレイアウトを実現し使いやすさと上質感を高めました。

#### 大型スマートフォン対応センターポケット&充電装備

センターコンソール前方に大型のスマートフォンが置けるポケットを装備。位置と開口を吟味し、自然な姿勢・動作で出し入れしやすいポケットとしています。EXはワイヤレス充電器を備え、Qi(チー)規格対応のスマートフォンなどを置くだけで充電が可能。全タイプにUSBジャックを装備し、スマートフォンの有線充電や音楽再生などが可能です。



#### ポップアップ式アームレスト付 コンソールボックス (CVT車)

ワンタッチで自動的に60°まで開くポップアップ式アームレストを採用。少ない姿勢変化で開くことができます。手動で90°まで開くことも可能。コンソールボックスは約4.4L\*の大容量を確保しています。

### ■ヘリンボーンブラック加飾



ドリル加工の高精細な金型を用い、精緻な柄と艶やかな黒を表現するヘリンボーンブラック加飾を新たに開発。センターコンソールガーニッシュなどに採用しました。指紋や傷が目立ちにくく、高いデザイン性と機能性を両立させています。

\* Honda測定値。



■上質な操作感



エアコンダイヤルスイッチ&アウトレットノブ

ダイヤルスイッチは、大きさ、操作荷重、クリック感などを吟味し、指先に適度な刺激を返す心地よい操作感を実現。細かな凹凸のローレット加飾を施しプラチナクロームメッキで彩ることで、触り心地や視認性を高めました。風向きの調整には新構造のアウトレットノブを採用。上下と左右をワンアクションで調整でき、風向きも一目でわかります。



インナードアハンドル

指の入れやすさや触り心地、引くときの指のかりやすさや反力までを吟味し、絶妙な操作感を実現。造形の美しさに加えプラチナクロームメッキが上質感を醸し出します。



運転席ドアスイッチパネル

腕をやすく受け止めるアームレストの前方に、自然な姿勢で操作できるようスイッチパネルをレイアウト。カチッとしたフィーリングと視認性を高めるシルバー加飾で優れた操作性を実現しています。



## DYNAMIC PERFORMANCE

自由な移動の喜びと操る楽しさを  
限りなく高めるクルマをめざして





# シビックがもたらす新次元の爽快体験。 あたかもドライバーとクルマが一体となったような「質の高い軽快感」。



ダイナミック性能は、Hondaが掲げる「Enjoy the Drive」の考え方をベースに、シビックらしさを表現する方向性として「質の高い軽快感」をコンセプトに据え、ドライバーとクルマが一体となったような爽快な走りを目指しました。Honda独自のVTEC TURBOをさらに磨き上げ、アクセルペダルを踏み込んだ瞬間から反応する俊敏なレスポンスを実現。TYPE Rまで想定したプラットフォームによる高い操縦安定性が、優れたライトレース性を提供します。そのうえで、会話や音楽を楽しむ静粛性を追求。ひとりで楽しむスポーティドライブも、家族と過ごすコンフォートドライブも、かつてない爽快感で満たされます。

## ■爽快な加速フィールとエンジンサウンドの追求

もっとも重視したのは、「ドライバーの感覚にマッチした気持ちのよい走り」を実現することでした。トルクとターボ応答性を向上させたエンジンを活かし、加速フィールとエンジンサウンドが一体となるところを高揚させる気持ちよさを追求。発進から高速道路の追い越しまで、リニアで爽快な走りを提供します。

## ■走行シーンと加速特性

### 発進加速(応答性)

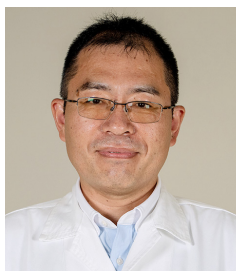
ターボエンジン車特有のタイムラグ(アクセルオンから実際に加速するまでのわずかな時間差)を改善し、アクセルオンの瞬間からすっと加速する優れた応答性を実現。

### 中間加速(CVT車追従性)

高速道路の渋滞などで、先行車の急な加速にも遅れなくついていけるよう、アクセル踏み込み時の追従性を向上させました。

### 追い越し加速(CVT車伸び感)

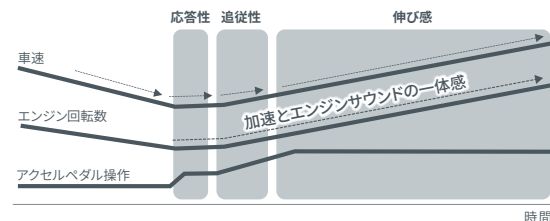
アクセルを踏み込むと車速が気持ちよく伸びてゆくリニアな加速を実現。高速道路の合流や追い越しなどで、スムーズ、かつ、爽快な走りを提供します。



完成車性能テスト担当

### 山上 智行 やまがみ ともゆき

操作した瞬間に「待ってました」とばかりに応える俊敏性、いわゆる軽快な走りがHonda車の魅力であり、シビックを操る醍醐味だと思っています。その魅力をどこまで磨き上げることができるか、それが開発の目標でした。走りはもちろん、デザインも視界もエンジン音もすべてがハーモニーとなって「質の高い軽快感」を生み出していますので、ぜひ、その楽しさを体験していただきたいと思います。



# ターボならではの力強さと伸びやかさに、俊敏なレスポンスをも手に入れた、1.5L 直噴 VTEC TURBOエンジン。

2.4Lエンジン<sup>※1</sup>に匹敵する低速トルクと、高回転まで伸びやかなパワーフィールを誇るVTEC TURBOエンジンをさらに進化させました。ターボチャージャーの構造見直しや吸気配管の圧力損失低減などにより、アクセルオンの瞬間から力強く加速する応答性と、高回転までよどみなくパワーが増大するリニアな出力特性を獲得。CVT車は、CVTの大容量化とともに最大トルクを220N・mから240N・mに向上させました。市街地からワインディング、そして高速道路まで、まるでクルマとひとつになったかのような走りを楽しめます。



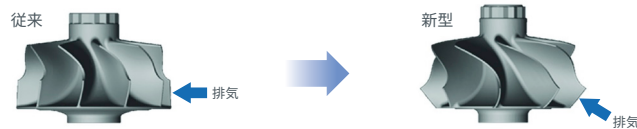
燃料消費率 (国土交通省審査値)<sup>※2</sup>

WLTC <sup>※3</sup>	CVT車		6MT車	
	市街地モード (WLTC-L) <sup>※3</sup>	郊外モード (WLTC-M) <sup>※3</sup>	11.7km/L	12.2km/L
<b>16.3 km/L</b>	17.1km/L	16.6km/L	18.9km/L	18.8km/L
	高速道路モード (WLTC-H) <sup>※3</sup>			

最高出力	134kW [182PS]/6,000rpm
最大トルク	240N・m [24.5kgf・m]/1,700-4,500rpm

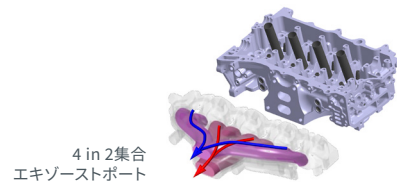
## 俊敏な応答性をもたらす斜流ターボチャージャー&低損失配管

ターボチャージャーへの排気導入を、従来の真横から斜めへと変更するとともに排気タービンの翼形状を適正化。より幅広い領域で高効率に過給圧が得られる設計としました。また、エンジンからターボチャージャーにつながる配管の曲率をなだらかにすることで圧力損失を低減。俊敏な応答性を獲得しました。



## 4 in 2 エキゾーストポート

従来の4 in 1集合ポートに対し4 in 2ポートを採用。気筒の点火順番を考慮し、1番と4番、2番と3番をそれぞれ集約することで排気干渉を低減し、排気効率を向上させました。

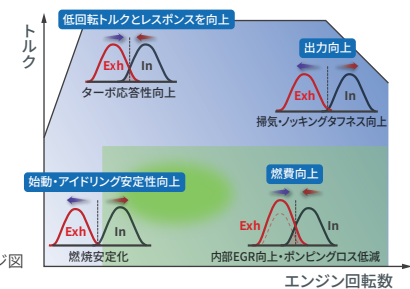


※1 Hondaの2.4L自然吸気エンジン。

## 燃焼効率をさらに高めるエキゾースト側VTEC

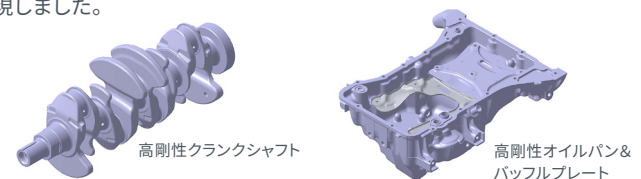
バルブタイミングの位相を連続可変させるVTCに加え、開閉タイミングとリフト量を切り替えるVTECを、エキゾースト側に新たに採用。吸排気効率・燃焼効率を従来以上に高めることで、出力、トルク、レスポンスを向上させるとともに燃費向上をも実現しました。

□VTC+VTEC制御イメージ図



## 静粛性の向上

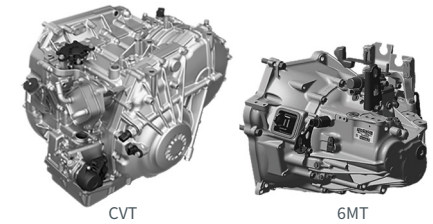
燃焼エネルギーを駆動力に変換するクランクシャフトや、それを保持するシリンダーブロックの周辺部品を高剛性化。エンジン振動を低減することでノイズの発生を抑え、加速フィールと一体となった爽やかなエンジンサウンドを実現しました。



※2 燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※3 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。 郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けにくい走行を想定。 高速道路モード:高速道路等での走行を想定。

# 操る喜びをさらに高めるトランスミッション。 気持ちやシーンに合わせて走りのキャラクターを選択できるドライブモード。



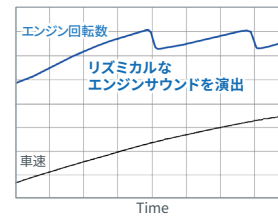
## ■ドライバーの感覚にフィットするパドルシフト付CVT

先代モデルで高評価を獲得したCVTをさらに進化させました。エンジンのトルクアップに合わせてトルクコンバーターを大容量化したうえで、従来以上の高精度制御を採用。パドルシフトも装備し、さまざまなシーンで感覚にフィットする爽やかな走りを楽しめます。

### 全開加速ステップアップシフト制御

アクセル全開などで強い加速を行う場合、CVTレシオとエンジン回転数を段階的に制御することで有段トランスミッションのような変速を実現。リズムカルな加速感と、エンジン回転数や音の変化が一体となった爽やかな走りをもたらします。新型シビックではエンジンの進化に合わせてCVT制御をリファインしました。

□制御イメージ図

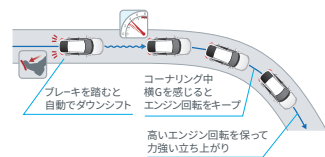


### ブレーキ操作ステップダウンシフト制御

一定以上強くブレーキを踏み込んだ際、レシオを低く制御することでエンジン回転数を高く保ちながら段階的にシフトダウン。エンジンブレーキによる制動力を確保するとともに再加速時のレスポンスを向上させます。コーナリング中は、横Gを検知してエンジン回転数を高く保ち、コーナー立ち上がりでの力強い再加速を支援します。

□制御イメージ図

〈ワインディング〉 レスポンスのよい走りを実現



〈高速道路の出口〉 減速の安心感を向上



〈下り坂〉 スムーズな減速で安心感を向上



## 走りのキャラクターを選択できるドライブモードスイッチ(CVT車)

走りのキャラクターを3つのモードから選択できるドライブモードスイッチを搭載。直感的に操作できるトグルスイッチを採用し、デフォルトの「Normalモード」から前方に操作すると加速特性に優れた「SPORTモード」へ、後方に操作すると燃費に優れた「ECONモード」へ切り替わります。



### SPORTモード

変速マップを切り替え、Normalモードに対しエンジン回転数を高く制御。再加速時の応答性を高め、軽快で力強い走りを提供します。

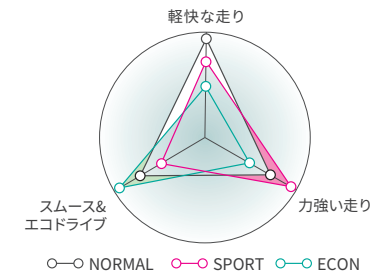
### Normalモード

燃費と走りのトータルバランスに優れたモードで走行します。

### ECONモード

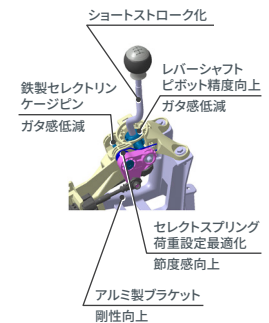
アクセルペダルの踏み込みに対し、Normalモードよりも出力を抑えめにし、エアコン風量を低く制御。軽快な走りを維持しながら低燃費運転に貢献します。

□走行特性比較イメージ図



## ■よりスポーティーなシフトフィールを手に入れた6速MT

操る喜びをより積極的に味わえるマニュアルトランスミッションを、全タイプに用意しました。エンジンのトルク変動を効果的に吸収するデュアルマスマフライホイールに加え、進化させたシンクロナイザー機構がシフト操作時の荷重変動を従来以上に低減。なめらかにシフトレバーが吸い込まれていく高品位なシフトフィールを提供します。また、アルミ製ブラケットの採用によりシフトレバーの支持剛性を高めたほか各部のクリアランスを短縮し、操作時のダイレクト感を向上。さらに、シフトストロークを5mm、セレクトストロークを3mmそれぞれ短縮し、手首の動きで小気味よくシフトチェンジができるスポーティーな操作フィールを実現しました。





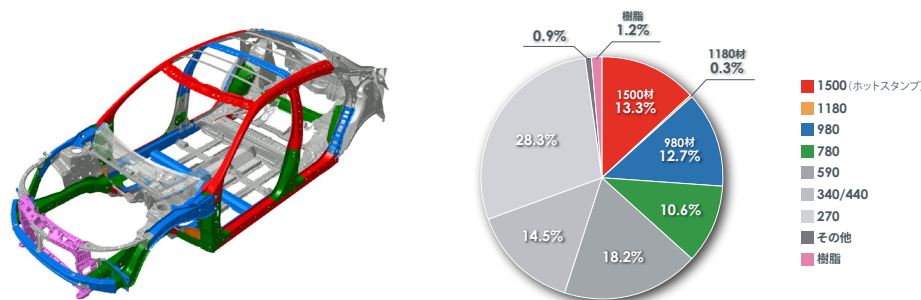
## 新世代プラットフォームのポテンシャルを最大限に引き出し、 軽快感と安心感を高次元で両立する軽量・高剛性ボディー。

TYPE Rまで想定して開発された新世代プラットフォームは、低重心高と低慣性モーメントによって先代モデルに卓越したダイナミック性能をもたらしました。新型シビックでは、この優れたプラットフォームを細部までブラッシュアップ。軽量・高強度の高張力鋼板を適用拡大し、ホワイトボディーとして軽量化を実現したうえで、パネルにアルミや樹脂を採用。軽量化を図りながら、優れた操縦安定性や衝突安全性能を実現しました。

### ■徹底した軽量化

#### 高張力鋼板

1500MPa級のホットスタンプ材をはじめ、高張力鋼板のなかでも特に強度の高い980MPa級以上の材料を主要フレームの4分の1以上に適用。剛性と衝突安全性能に優れた基本骨格を軽量で完成させました。

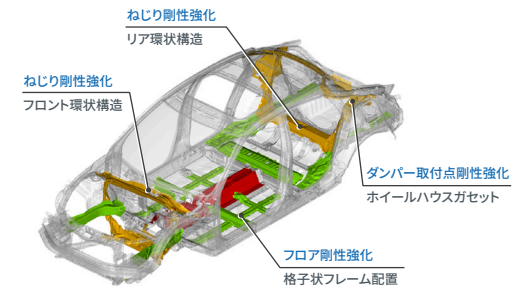


#### アルミ製フロントフード／樹脂製テールゲートハッチ

フロントフードをアルミ製とすることで、スチール製に対し約43%軽量化。テールゲートハッチは樹脂製とすることでスチール製に対し約20%の軽量化を実現しました。

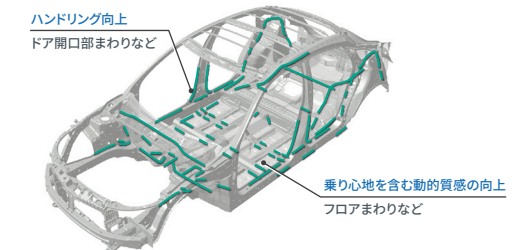
### ■剛性向上と剛性バランスの適正化

優れた応答性と操縦安定性を両立させるために、車両のさまざまな挙動変化を解析して剛性の在り方を追求。剛性を高めるだけでなくフロントとリアの剛性バランスを適正化しました。前後のサスペンション取り付け部まわりを強固な環状骨格とすることで、サスペンションのポテンシャルを効果的に引き出すと同時に、ねじり剛性を先代モデルに対し19%向上。コーナリング時のスムーズかつリニアな挙動変化や、高速クルーズ時の優れた安定性などにより、軽快で安心感あるドライビングをもたらします。



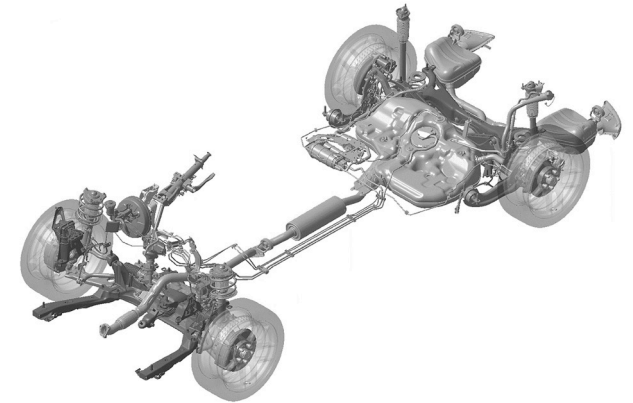
### ■構造用接着材の適用拡大

ボディーパネル接合部への構造用接着剤の適用を、先代モデルの9.5倍に拡大しました。面接合によってスポット溶接打点間の微小な変形を抑制し、操舵応答性や振動減衰感を向上。走り出しからクルマとの一体感が得られるハンドリング性能をもたらしています。CAEによる車両感度解析と実車での検証を重ね、効果の高い箇所を吟味して塗布位置を選定しました。



# ドライバーの意思をくみ取るかのような的確な呼応。 クルマとの一体感が操る喜びを加速する高性能シャシー。

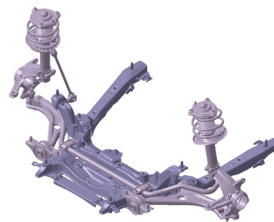
新型シビックがめざす「質の高い軽快感」を実現するため、高いポテンシャルを持つプラットフォームをベースに各部を進化させました。ホイールベースの延長とリアトレッドの拡大によって、ディメンジョンとしてのアドバンテージを拡大したうえで、フロントサスペンションとステアリングまわりのフリクションを細部に至るまで削減。ステアリング制御の進化を加え、リニアなライトレース性を獲得しました。リアサスペンションは、コンプライアンスブッシュの入力方向適正化と大容量化により乗心地と静粛性を向上。これらにより、クルマと一体となったかのような爽快な走りを実現しています。



## ■サスペンションシステム

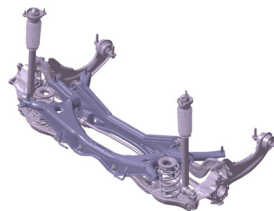
### スムーズな姿勢変化と 上質な乗心地を両立させたフロントサスペンション

サブフレームのリアメンバーにアルミを採用。高い形状自由度を活かし、効率的なトラス構造やリブ配置を実現することで軽量化を図りながら、サスペンション支持剛性を高めました。サスペンションは、マクファーソン・ストラット式を踏襲し、ボールジョイントやダンパーマウントベアリングに低フリクションタイプを採用することで不要な抵抗を徹底的に削減。よりスムーズな姿勢変化と上質な乗心地を両立させました。

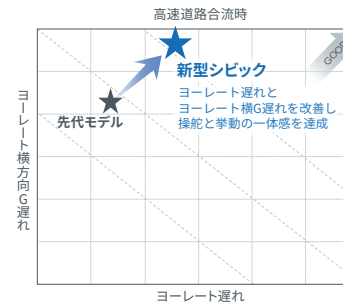


### 乗心地と静粛性を高めたリアサスペンション

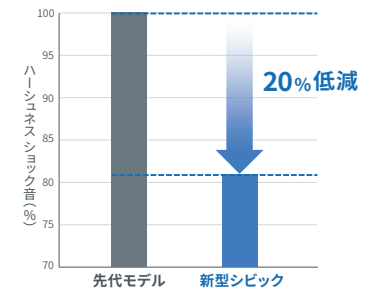
高剛性サブフレームとマルチリンク式サスペンションという基本構造を踏襲したうえで、ロアアームの支持点に振幅依存性を持つ新ブッシュを採用。バネ特性を適正化することで操舵応答性の向上とロードノイズの低減を高い次元で両立させました。トレーリングアームは、前後方向の入力を受け止めるコンプライアンスブッシュを大容量化するとともに、入力をより効率的に受け止めるように配置を適正化。粗い路面や段差からの入力を効果的にいなし、快適な乗心地と静粛性をもたらします。



□操舵と挙動の一体感イメージ図

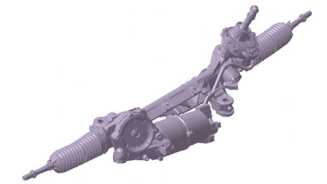


□段差乗り越え時の静粛性比較グラフ



## ■ステアリングシステム

優れた応答性とリニアなステアフィールをもたらすデュアルピニオンアシストEPSを採用し、新たに高精度制御技術を投入しました。制御の分解能を大幅に向上させ、アシストモーターの制御を高精度化。ドライバーの操作を反映する「軸力フィードバック制御」をより緻密に実行します。また、操舵初期のフリクションを低減する「フリクション補償制御」を新たに採用。これらにより、ドライバーの感覚にマッチしたリニアなステアフィールを獲得しました。





# 走りの質をさらに高める空力性能。

■空力性能 — 燃費に寄与する低CD値と操縦安定性を高める前後空力バランスの両立 —  
空力に有利な流れるようなプロポーションに加え、各部の形状を工夫することで空気抵抗を低減。さらに、前後の揚力バランスを適正化することで、低燃費化と中高速域の操縦安定性向上に寄与しました。



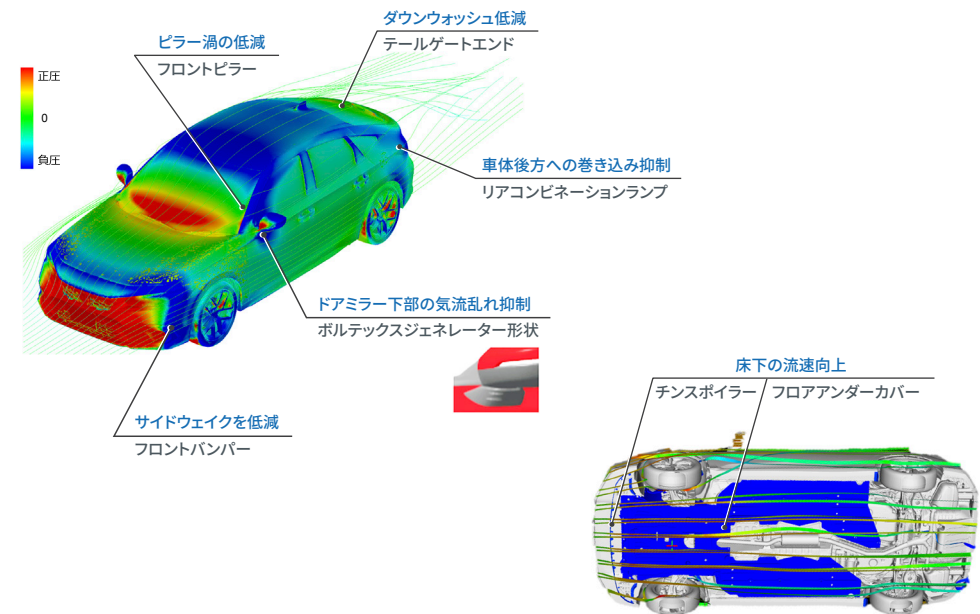
### 空気抵抗の低減

フロントバンパーコーナーの形状を工夫し、サイドヘスムーズに風を流すことでホイールハウス後方に発生する乱流(サイドウェイク)を低減。また、フロントピラーのドリップモールを広くし風の剥離を抑えました。さらに、床下を大型アンダーカバーで平滑化するなど、徹底的な空力処理によって空気抵抗を低減しました。

### 前後揚力バランスの適正化

テールゲート後端の高さを適正化するとともに一体型リップスポイラーを採用。車両後方への風の吹き下ろし(ダウンウォッシュ)を抑え、空気抵抗と揚力を効果的に低減しました。

□主な空力性能向上技術



## 移動の楽しさをみんなにもたらす静粛性。

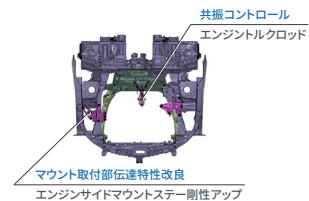
### ■静粛性 — 会話や音楽を引き立てる静かな室内 —

会話や音楽をこころゆくまで楽しんでいただけるよう、クラストップレベルの静粛性をめざしました。空間や重量への影響を最小限に留めるために、音や振動を源流から抑制。各部の剛性向上により振動の発生や伝達を抑えたうえで、遮音材や吸音材を効果的に配置しました。また高速走行時に耳障りな風切り音を大幅に抑制。移動の時間をより楽しく爽快にする室内としています。

#### エンジンノイズの低減

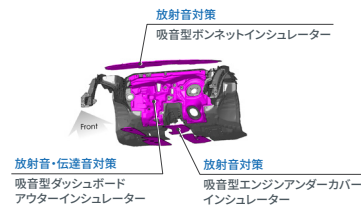
##### ●エンジン振動の低減

音や振動の源流にあたるエンジンは、クランクピンの大径化やオイルパンの高剛性化などにより振動を低減。そのうえでエンジンサイドマウントのステーを、従来の1点留めから2点留めに変更して剛性を高め、トルクロッドマウントは共振特性をコントロールすることで、エンジン振動を抑制しました。



##### ●エンジン放射音の低減

フロントフード、エンジンアンダーカバー、ダッシュボードパネルのエンジン側に高吸音性のインシュレーターを適用。室内側には遮音性・吸音性に優れたインシュレーターを採用し、エンジン放射音の透過レベルを低減しました。



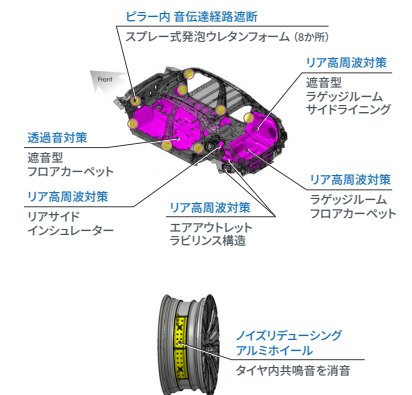
#### 風切り音の低減

フロントピラーの形状を適正化したうえで、フロントウインドウとの接合部にドリップモールを採用。サイドへ流れる風の剥離を抑制しました。サイドに流れた風をスムーズに後方へ送るため、ドアミラーは、ハウジングの形状とサイドウインドウとの間隔を適切に設定。さらに、サイドウインドウのガラスモールにリターンリップを採用し、風切り音の発生を抑制しました。

#### ロードノイズの低減

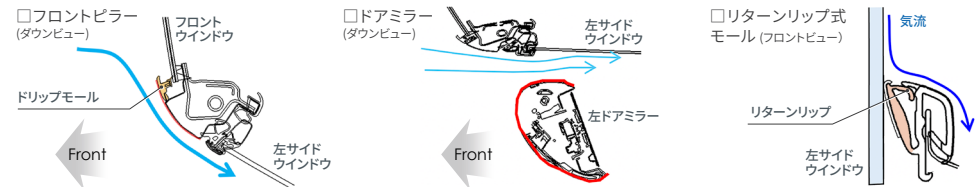
##### ●ボディーパネルの振動抑制と吸・遮音材の最適配置

振動感度が特に高いアンダーパネルの高剛性化と伝達特性の改良を行ったうえで、吸・遮音材を最適に配置。軽量かつ効果的にノイズを低減しました。サイドシル前後端と各ピラー末端の計8か所には、遮音性に極めて優れたスプレー式発泡ウレタンフォームを採用し、ロードノイズの進入を抑制。荷室まわりにも防音材を効果的に配置し、後席静粛性も高めました。



##### ●ノイズリデュースアルミホイール

中空構造のレゾネーター（消音装置）を、ホイールを取り巻くように装着したノイズリデュースアルミホイールを採用。タイヤ内部で発生する不快な共鳴音を打ち消します。





## FUNCTION

思いのままに走り操り  
爽快な移動を体験していただくために





# 運転を積極的に楽しむことも、ゆったりクルーズすることも思いのまま。 充実のヒューマン・マシン・インターフェイス。

## ■スポーティーで視認性に優れた大径2眼メーター

運転を気持ちよく楽しんでいただくために、メーターはHondaヒューマン・マシン・インターフェイスの考え方である「直感操作・瞬間認知」を徹底的に追求。なかでもEXは、全面を液晶パネルで表現する10.2インチフルグラフィックメーターをシビックとして初めて採用しました。豊かな表現力を生かしたわかりやすい表示を実現しています。

### 10.2インチフルグラフィックメーター (EX)

●直感的な操作をサポートするステアリングスイッチと連動したレイアウト  
メーター左側にオーディオなどのインフォテインメント系、右側にHonda SENSINGやナビなど運転支援系の情報を表示。ステアリングスイッチの位置と連携させることで直感的な操作をサポートします。



### ●走行状況やお好みに応じた多彩な表現

ステアリングスイッチの操作により、基本の2眼表示をバググラフ表示に変更可能。オーディオなどのインフォテインメント情報や、燃費などの運転支援情報をメインパネルに表示できます。渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)での走行中は、スピードメーターとタコメーターを非表示とするシンプルモードも選択可能。必要十分な情報に絞り込むことで、ゆったりとした気分で高速クルーズを楽しめます。

#### □シンプルモード表示例



#### □走行環境表示例

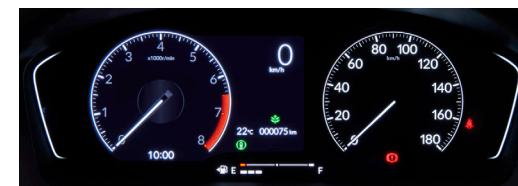


### ●走行環境・自車状況を反映したわかりやすい表現

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)での走行中、自車の走行レーンや検知した他の車両をわかりやすく表現。自車ブレーキランプやウインカーの点灯も反映し、状況をよりわかりやすく伝えます。

## 7.0インチ高精細液晶パネル+アナログスピードメーター (LX)

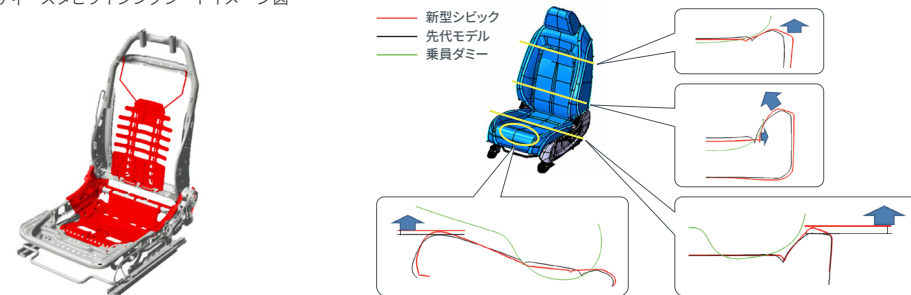
タコメーターとマルチインフォメーション・ディスプレイに7インチ液晶パネルを採用し、アナログスピードメーターと組み合わせました。タコメーター内にはナビ情報などをわかりやすく表示。センターには、Honda SENSINGの作動状況などを表示します。



## ■ボディースタビライジングシート

安定した運転姿勢でドライビングを楽しんでいただきたいという考えから、Honda最新のシートフレームを採用したボディースタビライジングシートを前席に採用。骨盤から腰椎までを樹脂製マットで支える面支持構造により、均一感やサポート性の高い着座フィールを実現します。新型シビックでは、このフレームを核に、スポーティーな走りでも安定した姿勢を保てるシートを追求。下肢サポート部のパッドを高くすることで、高い旋回Gでも臀部のずれや姿勢変化が少ないフロントシートを完成させました。

#### □ボディースタビライジングシートイメージ図



## 新世代コネクテッド技術「Honda CONNECT」が実現する、 安心・快適なカーライフサポートサービス「Honda Total Care プレミアム」。

「Honda CONNECT」は、人とクルマと社会をつなげる新世代のコネクテッド技術。Hondaは、この技術を活用することで、2021年4月現在、464万人以上のお客様に加入いただいているカーライフサポートサービス「Honda Total Care」を進化させた「Honda Total Care プレミアム」を実現しました。ボタンひとつでオペレーターが対応する「緊急サポートセンター」や、お客様のスマートフォンでドアロック解除やエンジン始動ができる「Honda デジタルキー」など多彩なサービスによって、より安心・快適なカーライフをサポートします。新型シビックは全タイプに「Honda CONNECT」を搭載。お申し込みいただくだけで「Honda Total Care プレミアム」の充実したサービスをご利用いただけます。

### ■Honda CONNECTシステム概要

Honda CONNECTは、3つの無線規格に対応する車載通信モジュール。お客様のクルマのデータを送受信し、それらを活用することで安心・快適なカーライフに役立つさまざまなサービスを実現します。

#### ●4G通信

テレマティクスコントロールユニット(TCU)が、車両を各種サーバや緊急サポートセンターに接続。「自動地図更新サービス」、「Honda デジタルキー」、「緊急サポートセンター」など多彩なサービスを実現します。

#### ●Wi-Fi通信

車内にWi-Fi環境をつくり、スマートフォン、タブレット、ゲーム機などの使用を可能にします。また、Apple CarPlayに対応したiPhoneのワイヤレス接続などを可能にします。

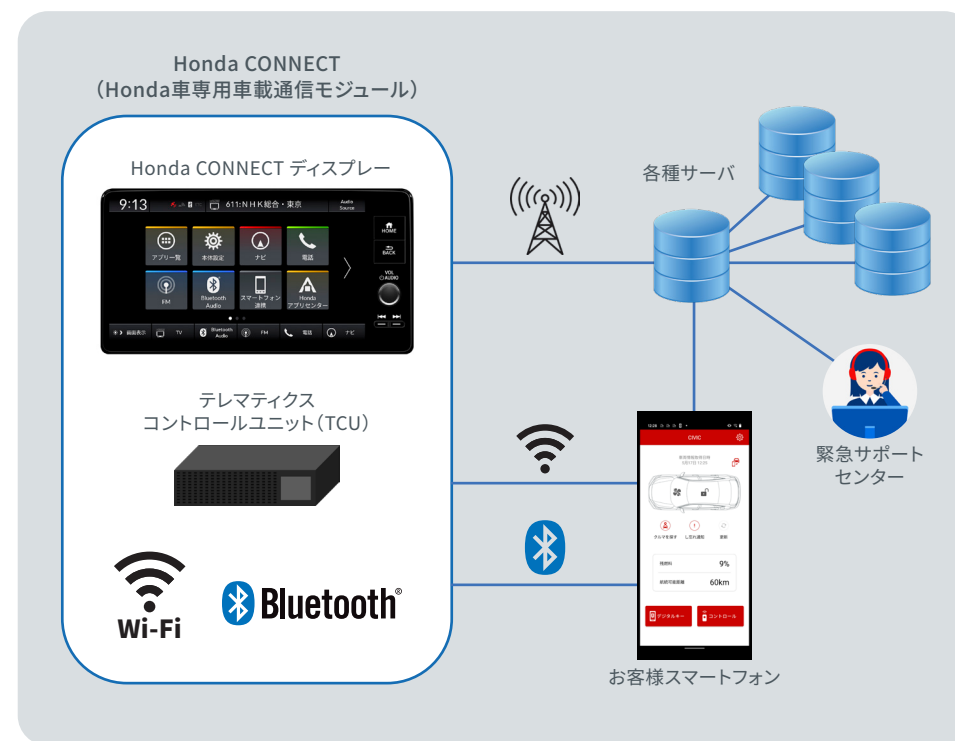
#### ●Bluetooth®通信

車内と車両近辺でお客様のモバイル機器をつなぎます。車両近くで「Honda デジタルキー」を利用する際、インターネットを経由せずお客様のスマートフォンに直接接続できるため素早い解錠を可能に。

#### ●Honda CONNECTディスプレイ

Honda CONNECTに最適化された静電式タッチパネルディスプレイ。ナビゲーションをはじめ、「Honda アプリセンター」や「車内Wi-Fi」などさまざまなアプリケーションをスマートフォン感覚で操作できる次世代のナビを提供。

□「Honda CONNECT」&「Honda Total Care プレミアム」概念図



## ■9.0インチ大画面Honda CONNECT ディスプレー

スマートフォン感覚で操作できる静電式タッチパネルディスプレイを、インストルメントパネル中央の見やすい位置にレイアウト。目的の機能が素早く選択できるよう、ゾーニングや階層を刷新しました。また、ディスプレイ手前に指置きスペースを設け操作をしやすいようにしています。



### 明快なゾーニングとアイコンレイアウト

基本操作に用いるハードキーをドライバー側に集中配置。情報表示エリア、アプリケーションエリアを明快にゾーニングし、下部には好みのアプリを6個登録できるショートカットエリアを新たに設けました。アイコンの並び替えも可能で、お客様の使いやすいアプリ配置にすることができます。



### 走行中の操作をしやすい指置きスペース

ディスプレイ手前に奥行き20mmの平滑面を設定。インストルメントパネルの一部としてデザインに溶け込みながら、操作を格段にしやすいようにします。

## ■Honda Total Care プレミアム サービス一覧



**Honda デジタルキー**※1  
スマホがクルマのキーになる

いつものスマートフォンでドアロック解除やエンジン始動ができます。



エンジン始動に必要な PIN コードをメーターに表示。



**自動地図更新サービス**※2  
あたらしい地図に自動で更新

通信により地図を“自動”で更新。目的地までの最適なルートをご案内します。



**Honda リモート操作**※1※3  
スマホでクルマの操作や確認ができる

離れた場所からでもスマートフォンでクルマを操作することが可能。

■エアコン操作  
乗車する少し前から、エアコンをONにすることができ、車内を快適にします。

■クルマを探す  
広い駐車場で自分のクルマが見つからない、そんな時に地図上で位置を確認できます。さらにハザードランプとブザーで車両を見つけやすくなります。

■忘れ通知・操作  
ドアロックのし忘れなどをスマートフォンに通知し、ロック操作ができるなど、お客様の「うっかり」を「しっかり」サポートします。



**車内Wi-Fi**  
クルマを Wi-Fi スポットに

スマートフォン、タブレット、ゲーム機等をクルマの Wi-Fi に接続。音楽・動画・ゲームが楽しめます。もちろんパソコンでテレワークも可能。通信量は車内のディスプレイで必要な分だけ購入できます。



**Honda アプリセンター**  
お好みのアプリで楽しさ広がる

車内で使いやすいアプリを提供。スマートフォンの通信容量を使わずに、音楽アプリや目的地検索アプリが使い放題。



**緊急サポートセンター**  
ボタン一つでオペレーターが対応

万一の時、クルマと緊急サポートセンターがボタン一つでつながります。さらに、エアバッグが展開した時は自動で通報します。クルマの状況がオペレーターに共有されるので、緊急・トラブル時には的確で迅速なサポートを提供します。



**Honda ALSOK 駆けつけサービス**



駐車中のクルマが異常を感知するとあなたのスマートフォンに通知します。クルマから離れた場所にいる時は、緊急サポートセンターを通じて、ALSOK のガードマンを現場に急行させることができます。あなたの代わりに盗難やいたずらに適切かつ迅速に対処し、クルマの安全を守ります。

## Honda Total Care プレミアム

「Honda Total Care」へのご加入、および「Honda Total Care プレミアム」へお申し込みいただくご利用いただけます。  
つながる技術があなたの毎日が、もっと安心・快適に。  
万が一やお困りの時はもちろん、  
毎日の運転やクルマに乗っていない時でも、サポートします。  
<https://www.honda.co.jp/hondatotalcare/premium/>

※1 「Honda リモート操作アプリ」のダウンロードが別途必要となります。  
※2 「Honda Total Care プレミアム」基本パック解約時は、工場出荷時の地図に戻ります。  
※3 エアコン操作はCVT車のみの設定となります。

## 移動の時間を極上の音楽で満たす、シビック専用オーディオシステム。

シビックの室内環境に合わせた専用オーディオを開発。EXには、BOSE社との共同開発によるBOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)を搭載しました。BOSE社独自の音響技術「Centerpoint」と「Dynamic Speed Compensation」を採用し、まるでコンサート会場にいるような臨場感を全席で味わえます。





# SAFETY

安心して運転を  
楽しんでいただくために

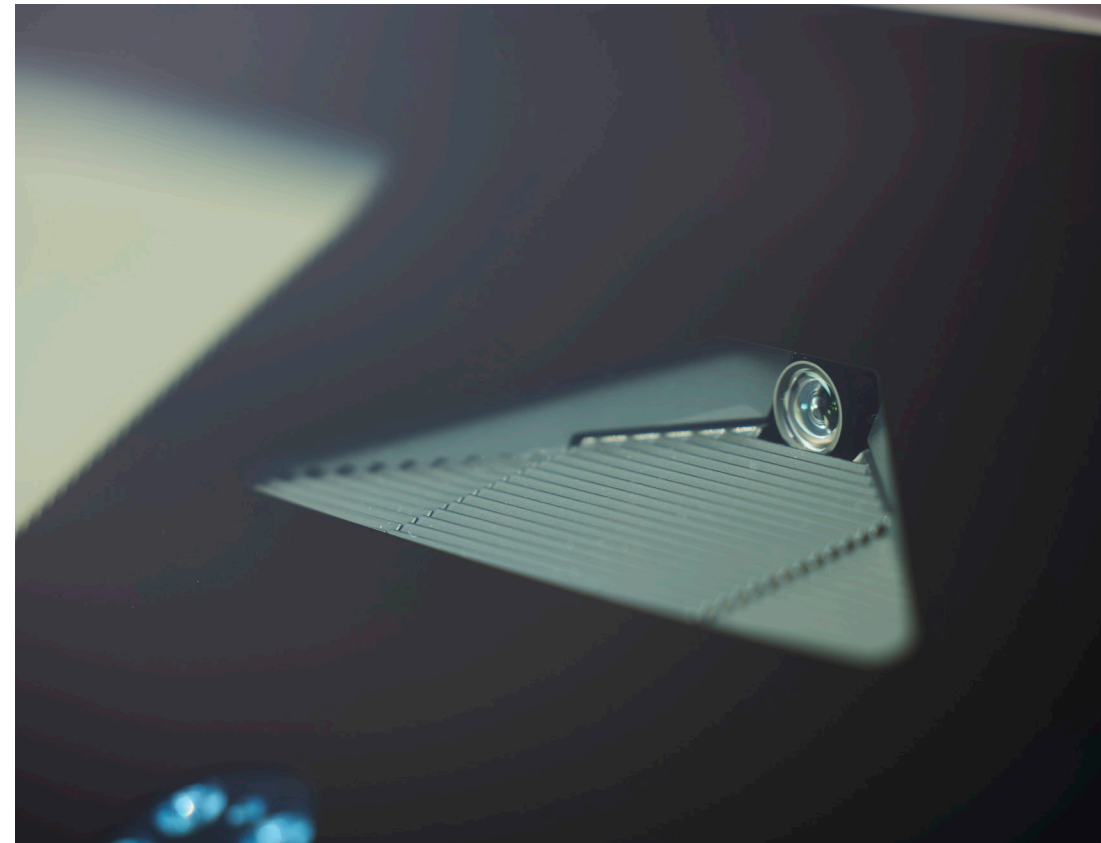


Hondaは、「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに掲げ、クルマやバイクに乗っている人だけではなく、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。そしてさらには、「人を守る」だけではなく、人や社会をつなぐ原動力とも言える人間の「好奇心」を後押しし、移動の喜びを拡げていきたいと考えています。

そうした理念のもと、さまざまな機能を統合した安全運転支援システム「Honda SENSING」を開発し、標準装備化を推進。こんにちでは、国内新車販売台数\*の95パーセント以上にまで適用率を高めました。

一方、万一の事故に対しては、自車乗員はもちろん、相手車両の乗員や歩行者への衝撃に配慮した技術を積極的に採用。NCAPなど第三者機関のテストでも高い評価を獲得し続けています。

グローバルモデルである新型シビックももちろん、優れた衝突安全性能を当たり前として備えただけで、新たな機能を加えた最新の「Honda SENSING」を搭載。大きな安心・安全とともに移動の喜びを支援します。



\* 普通乗用車と軽自動車の合計。

# 高精度の検知と充実した運転支援を基本に、 ドライバーの感覚に合った振る舞いを身に付けたHonda SENSING。

## ■交通事故ゼロ社会をめざし進化を加速するHonda SENSING

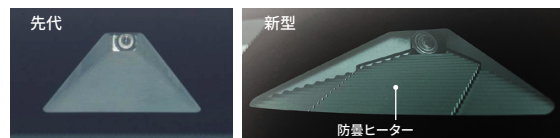
2015年の実用化以来、幅広いモデルへ適用を拡大するとともに、機能・性能を進化させてきたHonda SENSING。2020年3月には、自動運転レベル3の機能を搭載したHonda SENSING Eliteを開発し、交通事故ゼロ社会へ向けた新たな一歩を踏み出しました。新型シビックでは、Honda SENSING Eliteで培った知見と技術を活かし、標識認識機能の地図連携を実現したほか、Honda初となるアダプティブドライビングビームや、シビック初となるトラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)を採用。さらに、アクセル、ブレーキ、ステアリングの優れた制御により、ドライバーの感覚に合ったスムーズな運転支援を実現しました。

## ■システム概要

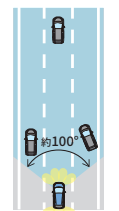
フロントワイドビューカメラと高速画像処理チップにより、従来システム以上の広い範囲と高い精度で対象物を検知します。フロントワイドビューカメラは、従来より大幅に広い約100度の有効水平画角を持ち、一般道で歩行者が横から車道に侵入した場合や、高速道路で他車が自車前方に割り込んだ場合など、いち早く検知。車両前後のソナーセンサーは、誤発進抑制機能や後方誤発進抑制機能などを実現しています。

### フロントワイドビューカメラと高速画像処理チップによる検知

フロントワイドビューカメラが対象物を撮影。画像処理チップが対象物の特徴点を検出し、車両や歩行者などの属性を識別します。同時に対象物の大きさの変化、変化に要した時間、自車の速度などから対象物までの距離を瞬時に測定します。カメラ視野部に曇り防止用のヒーターを備え、ガラスが曇りやすい冬場などでの作動継続性を向上させました。



□検知範囲イメージ図



■ フロントワイドビューカメラによる検知  
■ ソナーセンサーによる検知

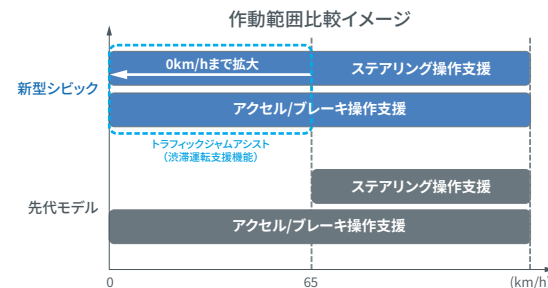
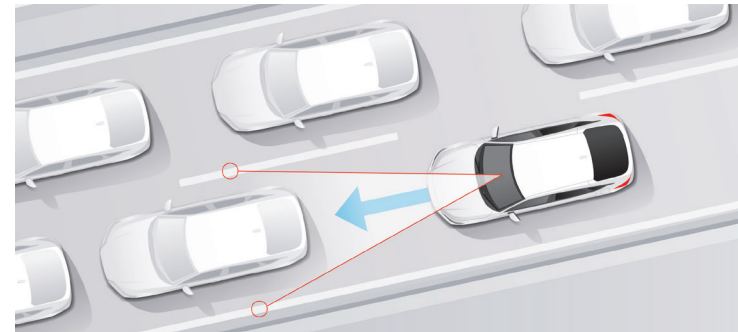
### 前後ソナーセンサー

車両の前方と後方にそれぞれ4つのソナーセンサーを搭載。音波の反射を利用しガラスや外壁など非金属物も高い精度で検知します。



## ■シビック初 トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)(CVT車)

高速道路などでの渋滞時、0km/h～約65km/hの速度域で、先行車との車間を保ちながら自車の走行車線をキープするよう、アクセル、ブレーキ、ステアリングの操作をアシストするトラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)を、シビックとして初めてCVT車に採用しました。渋滞解消などで作動上限速度を超えると、従来機能である渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)、および、車線維持支援システム(LKAS)へシームレスに移行します。



渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)が作動しているときに渋滞に遭遇し、一定の条件を満たした場合、トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)が作動。これにより渋滞から高速クルーズまで幅広いシーンで、アクセル、ブレーキ、ステアリングの操作支援を実現します。



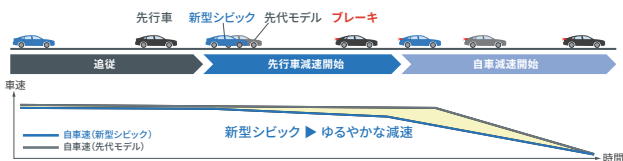
■ドライバーの感覚に合った加減速と自然でなめらかなステアリングアシスト

優れた検知性能や画像処理能力を活かし、アクセル、ブレーキ、ステアリングの制御をより緻密に進化させました。

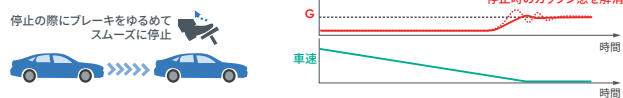
ドライバーの感覚に合った加減速

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)の作動時、先行車をより遠くから検知することができるため、遅い先行車に追いつく場合や先行車が減速をした場合、いち早く検知して減速を開始。ゆるやかに速度を落とします。また、遅い先行車が離脱した場合、ゆるやかに設定車速まで加速。渋滞などで停止する際は、減速ショックの少ないスムーズな停止を行います。

□先行車減速時の自車減速イメージ



□停止直前の速度調整イメージ



渋滞などで停止する際、停止に十分な制動力を確保したうえで瞬間的にブレーキをゆるめ、減速ショックの少ないスムーズな停止を行います。

自然でなめらかなステアリングアシスト

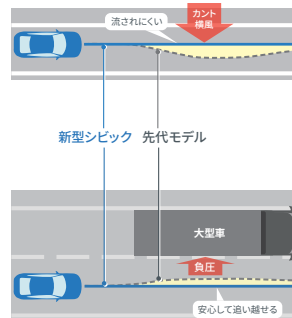
車線維持支援システム(LKAS)やトラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)の作動時、カーブを遠くから検知できるため、より先のカーブ曲率までを認識してステアリング操作をアシスト。なめらかで安心感のあるコーナリングを支援します。また、外乱に対する補正制御を追加し、路面の傾きや横風、大型車追い越し時の風圧などの影響を受けた場合にも、車線の中央に添って走行できるようにステアリング操作をアシストします。

□カーブでのステアリング制御イメージ



先のカーブ曲率まで認識し、安定した旋回軌跡で走行。タイトなコーナーでは加速を控えることにより理想的なライントレースを実現。

□外乱に対する補正制御イメージ



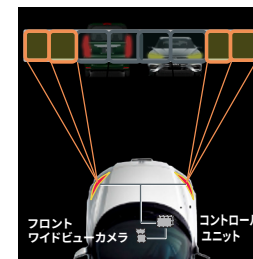
バンク、横風、大型車の風圧など外乱影響を補正しながら安定走行。

■Honda初 アダプティブドライビングビーム(EX)

ヘッドライトのハイビームに、先行車や対向車を検知し、眩しさを与えないよう照射範囲を自動でコントロールするアダプティブドライビングビームをHondaとして初めて採用しました。上下分割した独自の可変ハイビームシステムを搭載し、前方車両のみならず歩行者の眩しさにも配慮しながら優れた夜間視認性を提供します。

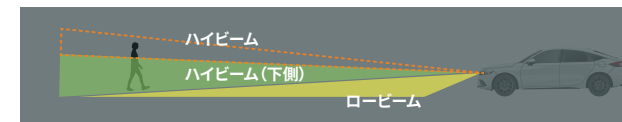
システム概要

フロントワイドビューカメラが前方車両(先行車/対向車)の光源を検知し、その方向や距離に基づきコントロールユニットが点灯/消灯範囲を決定。LEDを個別に制御することで、前方車両に当たる部分のハイビームを消灯するなど、照射範囲を自動で調整します。

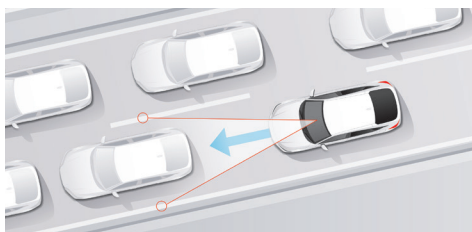


Honda独自の可変ハイビームシステム

街灯などの光源から市街地であるとシステムが判断した場合、照射範囲を変。ハイビームを下側みの配光とすることで、歩行者に眩しさを与えないよう配慮しながら視認性を確保します。



■機能一覧



トラフィックジャムアシスト  
(渋滞運転支援機能)<sup>※1</sup>

0km～約65km/hの速度域でも、先行車との車間を保ちながら自車の走行車線をキープするよう、アクセル、ブレーキ、ステアリング操作をアシスト。高速道路などでの渋滞時、ドライバーの運転負担を軽減します。



衝突軽減ブレーキ (CMBS)

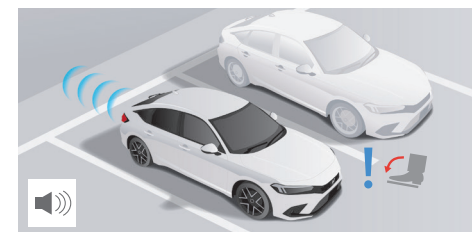
車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。衝突の危険が継続しているとシステムが判断した時は、強いブレーキをかけて、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。

CMBS: Collision Mitigation Braking System



誤発進抑制機能<sup>※1※2</sup>

前方に障害物があるにもかかわらずアクセルペダルを踏み込んだ際、エンジン出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



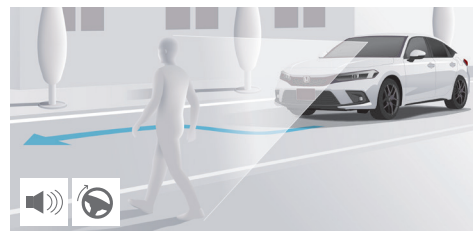
後方誤発進抑制機能<sup>※1※2</sup>

後方に障害物があるにもかかわらずアクセルペダルを踏み込んだ際、エンジン出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



近距離衝突軽減ブレーキ<sup>※2</sup>

壁などの障害物の見落としにより衝突するおそれがある際、運転者のブレーキ操作を支援し、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。



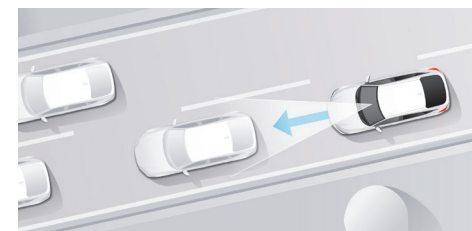
歩行者事故低減ステアリング

走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも制御して回避操作を支援します。



路外逸脱抑制機能

車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際や対向車への接近時に車線をはみ出しそうな際、逸脱を防ぐようにステアリングを制御して回避操作を支援するとともに、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動、および音で警告します。



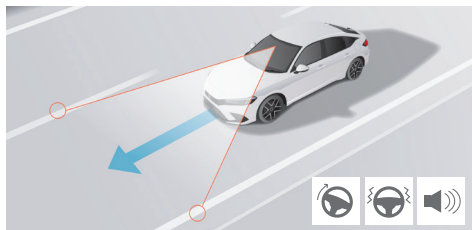
渋滞追従機能付<sup>※1</sup>アダプティブクルーズコントロール (ACC)

先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速し、適切な車間距離を保つよう支援します。先行車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能も付いています<sup>※1</sup>。

※1 CVT車のみを設定。 ※2 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。  
■イラストは機能説明のためのイメージ図です。



## ■機能一覧



### 車線維持支援システム (LKAS)

高速道路や自動車専用道路を走行中、車線の中央に沿って走行できるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそうな際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動、および音で警告し注意を喚起します。

LKAS : Lane Keeping Assist System



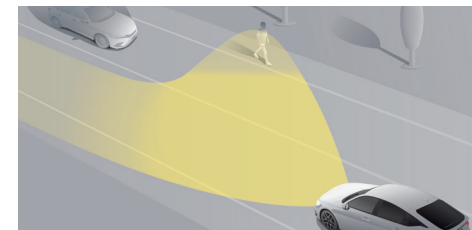
### 先行車発進お知らせ機能

先行車が発進したことを、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。



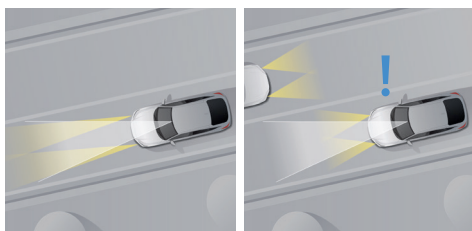
### 標識認識機能

走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。速度を超過した場合はマルチインフォメーション・ディスプレイの表示を一定時間点滅させ安全運転を支援します。



### アダプティブドライビングビーム※1

ハイビーム照射中に、先行車や対向車を検知すると、周辺状況に応じて照射範囲を自動でコントロール。前方車両の幻惑を低減させながら、歩行者や標識を見つけやすくなります。



### オートハイビーム

先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保を支援するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)は、0km/h〜約65km/hで作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏み込むとして適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路などを運転するときに使用してください。また、運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作動させている場合や先行車がない場合は作動しません。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突のおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジン出力を抑制し、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときエンジン出力を抑制し、急な後退を防止します。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h〜約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、ブレーキを制御し停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h〜約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、約30km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏み込むとして適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。■アダプティブドライビングビームは、約10km/h以上で走行中に作動します。照射範囲のコントロールには限界があります。必要に応じて手動でハイビーム/ロービームの切り替えを行ってください。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

※1 EXのみの設定。

■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

## 快適な運転をサポートする先進装備。

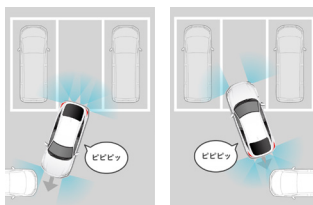
### ブラインドスポットインフォメーション

リアバンパー内側に設置したレーダーにより後側方に接近する車両を検知すると、ドアミラー上のインジケータが点灯し、ドライバに知らせます。この状態でウインカーを作動させると、インジケータが点滅すると同時に警報音で注意喚起。複数車線の道路や高速道路の合流地点などでの安全な車線変更をサポートします。新型シビックでは、検知距離を従来の3mから25mに延長し早期の注記喚起を可能にしました。



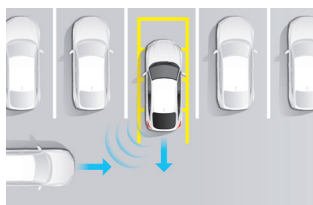
### パーキングセンサーシステム

Honda CONNECT ディスプレーとマルチインフォメーション・ディスプレイの表示や音で障害物の接近を知らせ、駐車・出庫時などでの安心感を向上。



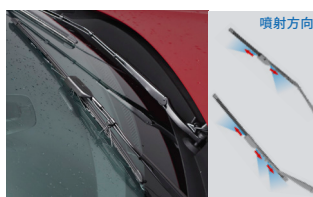
### 後退出庫サポート

リアバンパー内側に設置したレーダーが、バックで出庫する際に見える側方からの接近車両を検知。音をならすと同時に、Honda CONNECT ディスプレーに表示しお知らせ。ドライバーに注意を促します。



### スマートクリアワイパー

ワイパー本体にノズルを内蔵し、ワイパーの進行方向にウォッシャー液を噴射するスマートクリアワイパーを採用。噴射直後にワイパーが拭き取るため、ウォッシャー液で視界が妨げられることはありません。外気温と車速に応じて噴射量を制御することで、優れた洗浄効果を確保しながら従来ワイパーに対し約40%の節水を実現します。



## 世界基準の衝突安全性能。

世界の多くの国と地域で販売されるシビックは、衝突安全においても世界基準の優れた性能を実現。新世代プラットフォームによる優れた衝撃吸収・分散構造に加え、多彩な安全装備で乗員保護を図るとともに、ポップアップフードシステムを採用するなど、歩行者保護にも積極的に取り組みました。

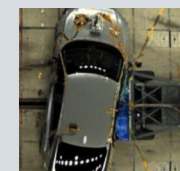
### 前面衝突

オフセットバリア64km/h



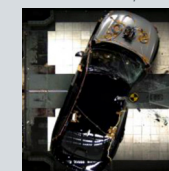
### 側面衝突

新ムービングデフォーマブルバリア55km/h



### ポール

ポール32km/h



### 歩行者保護

#### 頭部



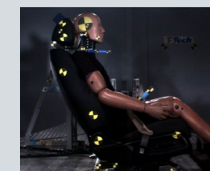
フード構造  
エンボス構造と膜面化により高効率なエネルギー吸収特性を実現

#### 脚部



### 後面衝突

#### 頸部



### ポップアップフードシステム

走行時に歩行者などとの衝突をフロントバンパーに内蔵したGセンサーが感知すると、アクチュエーターがボンネットフードの後部を瞬時に持ち上げ、エンジンルームに空間を確保することで歩行者の頭部などへの衝撃を緩和します。

※ ポップアップフードシステムは速度などの衝突条件により、作動しない場合があります。





## 主要装備

タイプ	LX		EX	
	FF			
駆動方式	FF			
トランスミッション	CVT	6MT	CVT	6MT
安全装備／ 運転支援機能	Honda SENSING (衝突軽減ブレーキ(CMBS)、誤発進抑制機能※1※2、後方誤発進抑制機能※1※2、近距離衝突軽減ブレーキ※2、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付※1アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)※1、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム)			
	アダプティブドライビングビーム			
	LEDフォグライト			
	LEDアクティブコーナリングライト			
	パーキングセンサーシステム			
	ブライndsスポットインフォメーション			
	後退駐車サポート			
	【全タイプ標準装備】●フルLEDヘッドライト(デイトタイムランニングランプ付)(オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ●ドライバーク注意カモニター ●アジャイルハンドリングアシスト ●VSA ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●デュアルピニオンアシストEPS ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム ●前席用i-サイズエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応) ●運転席用&助手席用SRSEニアエアバッグシステム ●ポップアップフードシステム ●フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト+運転席/助手席ラッププリテンショナー ●リア3点式ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(左右席) ●リア3点式ELRシートベルト(中央席) ●全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ●ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+ トップテザー取付金具(リア左右席) ●電子制御パーキングブレーキ ●オートブレーキホールド機能 ●アイドリングストップシステム ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●ダブルホン			
	Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器(ナビゲーション連動)			
	ドライブモードスイッチ(NORMALモード、SPORTモード、ECONモード)			
運転席8ウェイパワーシート(スライド/リクライニング/ハイト前後)+ 助手席4ウェイパワーシート(スライド/リクライニング)				
デジタルグラフィックメーター				
マルチインフォメーション・ディスプレイ (経過時間/オドメーター/トリップメーター/平均車速/平均燃費/瞬間燃費/推定航続可能距離表示機能など)				
8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター)				
BOSEプレミアムサウンドシステム(12スピーカー)				
左右独立温度コントロール式フルオート・ エアコンディショナー				
リアベンチレーション				
ワイヤレス充電器				
【全タイプ標準装備】●Hondaスマートキーシステム※3(降車時オートドアロック機能/キー2個付) ●プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター※4 ●PM2.5対応高性能集塵フィルター ●リアシートリマインダー ●リアヒーターダクト ●運転席&助手席シートヒーター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/ キーオフオフェレーション機構付) ●パワードアロック ●ヘッドライトオートオフ機能 ●ワンタッチウイカー ●アクセサリソケット(DC12V) ●USBジャック(フロント1個付) ●充電用USBジャック(フロント1個付)				
インテリア	コンビシート(プライムスーム×ファブリック)			
	コンビシート(プライムスーム×ウルトラスエード*)			
	本革巻ステアリングホイール(スームスレザ)			
	本革巻セレクトレバー			
	本革巻シフトノブ			

● は標準装備

タイプ	LX		EX	
	FF			
駆動方式	FF			
トランスミッション	CVT	6MT	CVT	6MT
インテリア	防眩ルームミラー			
	EX専用インテリア(ドアライニングセンターパッド(プライムスーム)、 パワーウィンドウスイッチパネル(ヘリンボーンブラック)、シルバー加飾メーターバイザー)			
	LEDアンビエントランプ			
ルーフ				
フロントドアライニング/フット				
【全タイプ標準装備】●ステンレス製スポーツペダル ●センターコンソールガーニッシュ(ヘリンボーンブラック) ●ポップアップ式アームレスト付コンソールボックス ●ドアーアームレストパッド(プライムスーム) ●6:4分割可倒式リアシート ●リアセンターアームレスト(ドリンクホルダー付) ●運転席用&助手席用パニティーミラー付サンバイザー(運転席チケットホルダー/照明付) ●ブラチナクロームメッキ・インナードアハンドル ●グラブレル(運転席/助手席/リア左右席)&コートフック(リア左右席) ●パンチングメタルのエアコンアウトレット ●シルバー加飾(エアコンアウトレットノブ/パワーウィンドウスイッチ) ●ローレット加飾エアコンコントロールダイヤル ●グローブボックス(照明付) ●センターポケット(LED照明付) ●ドリンクホルダー(フロント) ●助手席シートバックポケット ●ドアポケット(ボトルホルダー付) ●LEDフロントマップランプ ●LEDルームランプ ●ラゲッジルームランプ ●タイダウンフック(4カ所) ●コンビニフック(ラゲッジルーム) ●カーゴエリアカバー				
エクステリア/ ガラス	ドアーモールドディング			
	スマートクリアワイパー(車速連動間欠/バリアブル間欠/ウオッシャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式)			
【全タイプ標準装備】●ハニカムパターン・フロントアッパーグリル ●リアバンパーローガーニッシュ ●フロントスポイラー ●LEDポジションランプ(導光タイプ) ●LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ) ●電動格納式リモコンカラードアミラー(ヒーター機能/LEDウイカー付、オートリトラミラー) ●遮音機能付ガラス(フロントウィンドウ) ●IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウィンドウガラス ●IRカット(遮熱)/スーパUVカットフロントドアガラス ●UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/リアクォーター/テールゲート) ●サイドシルガーニッシュ ●ウオッシャー付間欠リアワイパー(リバース連動) ●シャックフィンアンテナ				
走行関連 メカニスム	18インチアルミホイール+235/40R18 95Yスチールラジアルタイヤ			
	パドルシフト			
	【全タイプ標準装備】●VGR(可変ステアリングギアレス) ●独立マルチリンク式リアサスペンション ●4輪ディスクブレーキ(フロント:ベンチレーテッド) ●応急パンク修理キット(スベアタイヤレス)※5			

※1「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「渋滞追従機能」、「トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)」はCVT車でのみの設定となります。※2「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせると「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。※3 Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のときに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。※4 EXの「運転席ハイトアジャスター」は「運転席8ウェイパワーシート」に統合(電動化)されています。※5 工具(ジャッキ/ジャッキハンドルバー/ホイールナットレンチ(兼ジャッキハンドル))は装備してありません。

■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。  
■写真は実際の色と多少異なることがあります。

## 主要諸元

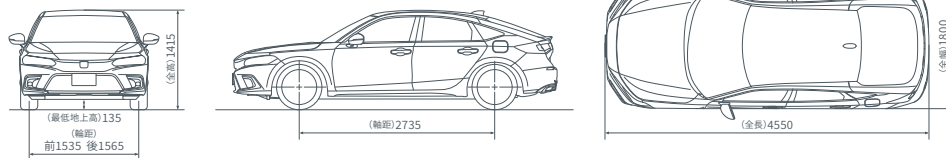
タイプ		LX		EX	
駆動方式					
FF					
車名・型式					
ホンダ・6BA-FL1					
トランスミッション					
無段変速オートマチック (トルクコンバーター付) [7スピードモード付] +パドルシフト		6速マニュアル	無段変速オートマチック (トルクコンバーター付) [7スピードモード付] +パドルシフト	6速マニュアル	
寸法・重量・乗車定員					
全長(m)		4,550			
全幅(m)		1,800			
全高(m)		1,415			
ホイールベース(m)		2,735			
トレッド(m) 前/後		1,535/1,565			
最低地上高(m)		0,135			
車両重量(kg)		1,360	1,330	1,370	1,340
乗車定員(名)		5			
客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ		1.915/1.545/1.145			
エンジン					
エンジン型式/エンジン種類・シリンダー数及び配置					
L15C/水冷直列4気筒横置					
弁機構					
DOHC チェーン駆動 吸気2排気2					
総排気量(L)					
1,496					
内容×行程(mm)					
73.0×89.4					
圧縮比					
10.3					
燃料供給装置形式					
電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)					
使用燃料種類					
無鉛プレミアムガソリン					
燃料タンク容量(L)					
47					
性能					
最高出力(kW[PS]/rpm)					
134[182]/6,000					
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)					
240[24.5]/1,700-4,500					
WLTC <sup>※</sup> 燃料消費率(国土交通省審査値)(km/L)					
16.3					
市街地モード(WLTC-L)(km/L)		11.7	12.2	11.7	12.2
郊外モード(WLTC-M)(km/L)		17.1	16.6	17.1	16.6
高速道路モード(WLTC-H)(km/L)		18.9	18.8	18.9	18.8
主要燃費向上対策					
直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング、自動無段変速機(CVT)[CVT車]					
最小回転半径(m)					
5.7					
動力伝達					
変速比		CVT <前進>2.645~0.405(マニュアルモード付)/(後退)1.858~1.264			
6MT		<1速>3.642/<2速>2.080/<3速>1.361/<4速>1.023/<5速>0.829/<6速>0.686/<後退>3.673			
減速比		4.810	4.105	4.810	4.105
走行装置					
ステアリング装置形式					
ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)					
タイヤ(前・後)					
235/40R18 95Y					
主ブレーキの種類・形式(前/後)					
油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク					
サスペンション方式(前/後)					
マクファーソン式/マルチリンク式					
スタビライザー形式(前/後)					
トーション・バー式/トーション・バー式					

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード：高速道路等での走行を想定。

■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■CIVIC、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、プライムスームス、Prime Smooth、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Apple CarPlay、iPhoneは、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■BOSE、Centerpointは、米国Bose Corporationの登録商標です。■"Qi"およびQiマークはワイヤレスパワーコンソーシアム(WPC)の商標です。■"Ultrasuede"、ウルトラースエードは東レ株式会社の登録商標です。■Wi-FiはWi-Fi Allianceの登録商標です。■プラスマクラスターマークおよびプラスマクラスター、Plasmaclusterはシャープ株式会社の商標です。■製造事業者：本田技研工業株式会社

## 寸法イメージ図

単位:mm LX



## 環境仕様

基礎情報	車両型式	6BA-FL1		
原動機	型式	L15C		
	総排気量(L)	1,496		
駆動装置	駆動方式	FF		
	変速機	CVT	6MT	
環境性能情報	燃料消費率*1	WLTC <sup>※</sup>	16.3	
		燃費(km/L)*2	142.4	
		市街地モード(WLTC-L)	11.7	12.2
		郊外モード(WLTC-M)	17.1	16.6
		高速道路モード(WLTC-H)	18.9	18.8
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成30年排出ガス基準75%低減		
	試験モード	WLTCモード		
	認定基準値(単位:g/km)	CO	1.15	
		NMHC	0.025	
		NOx	0.013	
適合騒音規制レベル	種類/GWP値*3	平成28年騒音規制 規制値:加速走行70dB(A)		
	使用量	HFO-1234yf/1*4 470g		
車室内VOC	環境負荷物質削減	鉛 自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)		
		水銀 自工会2006年目標達成(1996年使用量*5の1/10)		
		六価クロム 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6)		
		カドミウム 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		
リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	100g以上の樹脂部品全て		
	リサイクルし易い材料*7を使用した部品	アンダーカバー、バンパーフェースなどの内外装部品		
	再生材を使用している部品	吸音材、カーペット		
	リサイクル可能率	車全体で95%以上*8		
その他	グリーン購入法適合状況	—		

\*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。\*2 WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード：高速道路等での走行を想定。\*3 GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数)にすることを求められています。\*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。\*6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。\*7 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。\*8 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年自工会)」に基づき算出。※この環境仕様書は2021年8月現在のものです。

「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定車全タイプ

※このラベルはフロン法に基づく指定製品に使用されている冷媒フロンの環境影響度として用いられている地球温暖化係数(GWP)について、定められた目標への達成度を表したものです。